

1984 மார்ச் 20]

இணைப்பு II

(55ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க).

போக்குவரத்துத் துறை

மானியக் கோரிக்கை எண்கள் 40, 54

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு.

1984-85.

1. நாட்டுடைமையாக்குதல்

1.1. தமிழ்நாட்டில் 1948-ஆம் ஆண்டு சென்னை நகர வழித் தடங்கள் அனைத்தையும் அரசு மேற் கொண்டதன் மூலம் பேருந்துப் பணிகளை நாட்டுடைமையாக்கும் முறை கொண்டு வரப்பட்டது. 120 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட வழித்தடங்கள் அனைத்தும் அரசால் இயக்கப்பட வேண்டும் என்கிற அப்போதையக் கொள்கைப்படி, முன்னாள் தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறை, 1959 ஆம் ஆண்டு முதல் தொலைதூரப் பயணிப் பேருந்துகளை இயக்க ஆரம்பித்தது.

1.2. அடுத்த படியாக 1967 ஆம் ஆண்டில் அரசு கீழ்க்கண்ட வகைத் தடங்களை நாட்டுடைமையாக்க முடிவு செய்தது :—

(அ) 75 மைலுக்கும் (120 கி. மீட்டர்) அதற்கும் மேற்பட்ட வழித்தடங்கள் ; சாதாரண, விரைவுப் பேருந்து போக்குவரத்து ;

(ஆ) சென்னை மாநகரில் தொடங்கும் அல்லது முடிவடையும் வழித்தடங்கள், அவற்றின் தொலைவு என்னவாயிருப்பினும் அத்தகைய வழித்தடங்கள் அனைத்தும் ;

(இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் தொடங்கும் அல்லது முடிவடையும் வழித்தடங்கள் யாவும்.

1.3. அடுத்தபடியாக, 1971 ஆம் ஆண்டு தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தின்படி 50 உரிமங்களுக்குக் குறையாத தனியார் பேருந்துகள், அவற்றின் தடங்கள், பணிமனைகள், அவற்றில் பணிபுரிந்த பணியாளர்கள் உட்பட யாவும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டன. இச் சட்டத்தின் கீழ், சதர்ன் ரோட்வேஸ் பிரைவேட்

[1984 மார்ச் 20]

லிமிடெட், மதுரை ; ஆனைமலைஸ் பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட், பிரைவேட் லிமிடெட், பொள்ளாச்சி, ராமன் அன்ட் ராமன் பிரைவேட் லிமிடெட், கும்பகோணம் ; ஸ்ரீராம விலாஸ் லிமிடெட், கும்பகோணம் மற்றும் சத்திவிலாஸ் பஸ் சர்வீஸ், பொறையார் முதலிய தனியார் நிறுவனங்களிடமிருந்து கையகப்படுத்தப்பட்ட பேருந்துகளும், வழித்தடங்களும் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மாற்றப்பட்டன.

1.4. 1973 ஆம் ஆண்டில் பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டது. இச் சட்டம் பயணிப் பேருந்துகளை 5 ஆண்டுகளுக்குள் மாவட்ட வாரியாத நாட்டுடைமையாக்க வகை செய்தது. இச்சட்டத்தின் கீழ் நீலகிரி மாவட்டத்திலுள்ள பேருந்து போக்குவரத்து முழுவதும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டது. ஆனால் பிற்பாடு சென்னை உயர்நீதி மன்றம் இச்சட்டத்தை செல்திறனற்றது என்று தீர்ப்பளித்தது. இத்தீர்ப்பை எதிர்த்து உச்ச நீதிமன்றத்தில் அரசு மேல் முறையீடு செய்தது. இவ்வழக்கு பத்து ஆண்டுகள் முடிவுறாமல் இருந்தது.

1.5. நீதி மன்ற வழக்குகளினால் முழு வேகத்துடன் நாட்டுடைமை திட்டம் செயல்படுத்தப்பட முடியாமை வேதனைக்குரியது. நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தைத் தீவிரமாகச் செயல்படுத்தும் நோக்கத்துடன் அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்கு, வருவாய் தரக்கூடிய வழித்தடங்களுக்கான உரிமத்தைப் பெறும் வகையில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியிடம் அல்லது மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியிடம் மனு செய்து கொள்ளுமாறும், மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் பகுதி iv, iv-A கீழ் நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை தொடர்ந்து செயல்படுத்த வேண்டும் எனவும் அரசு கட்டளை வழங்கியுள்ளது. சிறந்த பொருளாதார கோட்பாடுகளுக்கு இணங்கவும், ஒருங்கிணைந்ததாகவும் திறம்படவும் ஆதாயம் அளிக்கும் வகையிலும் போக்குவரத்து முறையை அளிக்கவே மேற்கண்ட நடவடிக்கை தேவைப்பட்டது.

1.6. இப்பொழுது 31-10-1983 அன்று 1973 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் கையகப்படுத்துதல் சட்டம் செல்திறனுடையதாகும் என்று உச்ச நீதி மன்றம் தீர்ப்பளித்துள்ளது. எனினும், காலம் கடந்து விட்ட காரணத்தால் இச்சட்டத்தில் சில திருத்தங்கள் செய்யப்பட வேண்டியுள்ளது என்று உச்ச நீதி மன்றம் தெரிவித்துள்ளது. உச்ச நீதிமன்றத்தின் தீர்ப்பின்படி இச்சட்டத்தில் தேவையான திருத்தங்களைச் செய்ய வேண்டியுள்ளது அவசியமாகிறது. மேலும் அரசின் நிதிவசதியைக் கருத்தில் கொண்டும், முன்னுரிமைப் பணிகளை கருத்திற் கொண்டும் பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை செயற்படுத்துவது குறித்து அரசு தீவிரமாக பரிசீலித்தது. படிப்படியாக பேருந்து நாட்டுடைமை

1984 மார்ச் 20]

திட்டத்தை அமல் படுத்துவதே இவ்வரசு ஒப்புக்கொண்ட கொள்கையாயினும் முன்னுரிமை அளிக்க வேண்டிய பணிகளுக்கு நிதி ஒதுக்கீடு பற்றியும் கருத்திற் கொள்ள வேண்டியுள்ளது. வறுமைக் கோட்டிற்குக் கீழேயுள்ள மக்களின் வாழ்க்கைத் தரத்தை உயர்த்துதல்; கிராமப்புற மக்களுக்கு குடிநீர் விநியோகம், வறட்சி மற்றும் வெள்ள நிவாரணம், மருத்துவ வசதி, கிராமப்புற மற்றும் நகர்ப்புற இளைஞர்கள் வேலை வாய்ப்பு வசதி அளித்தல் ஆகிய சமுதாய முன்னேற்ற திட்டங்களுக்கு இவ்வரசு தலையான முன்னுரிமை அளித்து செயல்பட வேண்டியுள்ளது. ஆகவே பேருந்து நாட்டுடமை திட்டத்திற்கு திட்டவட்டமான காலக் கெடு எதையும் தற்பொழுது நிர்ணயிக்க இயலாது. ஆனால், அதே சமயம் இத்திட்டத்தை படிப்படியாக செயல்படுத்தலாம் என்ற அடிப்படையில் தான் அவசர சட்டம் மூலமாக, பிரதான சட்டத்தில் திருத்தம் கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது. அதே சமயம் பேருந்து போக்கு வரத்தில் சிறு உரிமையாளர்களின் பணிகளையும் கருத்தில் கொள்ள வேண்டியது அவசியமாகியது. அவர்களும் அநேக தொழிலாளர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு அளிப்பதோடல்லாமல், அரசு போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்து இயக்கத்தை பாதிக்காதவாறு பொது மக்களின் பயணத் தேவைகளை ஓரளவு பூர்த்தி செய்தும் வருகின்றார்கள் என்று அரசு கருதுகிறது.

2. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள்.

2.1. தமிழ்நாட்டில் தற்பொழுது நிறுவனங்கள் சட்டத்தின் கீழ் பதிவு செய்யப்பட்ட பன்னிரண்டு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயங்கி வருகின்றன.

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

அவை எந்த நாளில் அமைக்கப்பட்டன. அவை செயல்படும் பகுதிகள் முதலியன பற்றிய விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

தொடர் எண்ணும், கழகத்தின் பெயரும்.

செயல்படத் தொடங்கிய நாள்.

செயல்படும் முதன்மைப் பகுதி.

31-1-1984
அன்று
உள்ளவாறு
பேருந்துகளின்
எண்ணிக்கை.

(1)

(2)

(3)

(4)

1. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை. 1-1-1972 சென்னைப் பெருநகர்ப் பகுதி. 2,076
2. பட்டுக்கோட்டை அழகிரி 1-12-1982 வட ஆர்க்காடு மாவட்டம், 565
போக்குவரத்துக் கழகம், செங்கற்பட்டு மாவட்டத்
வேலூர். தின் வடக்குப் பகுதி.
3. பாண்டியன் சாலைப் போக்கு 17-1-1972 மதுரை மாவட்டம், இராமநாத 902
வரத்துக் கழகம், மதுரை. புரம் மாவட்டத்தின்
மேற்குப் பகுதி.
4. மருது பாண்டியர் போக்கு 1-4-1983 புதுக்கோட்டை மாவட்டம், 365
வரத்துக் கழகம், காரைக்குடி. இராமநாதபுரம் மாவட்டத்
தின் கிழக்குப் பகுதி.
5. சேரன் போக்குவரத்துக் 1-3-1972 கோயம்புத்தூர் நீலகிரி 851
கழகம், கோயம்புத்தூர். மாவட்டங்கள்.
6. ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகம், 1-4-1983 பெரியார் மாவட்டம் 333
ஈரோடு.

7. சோழன் சாலைப் போக்கு வரத்துக் கழகம், கும்பக் கோணம்.	1—3—1972	தஞ்சாவூர், திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டங்கள்.	813
8. அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், சேலம்.	15—2—1973	சேலம், தருமபுரி மாவட்டங்கள்	645
9. கட்டபொம்மன் போக்கு வரத்துக் கழகம், திருநெல்வேலி.	1—1—1974	திருநெல்வேலி மாவட்டம்.	452
10. நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகம், நாகர்கோவில்.	1—4—1983	கன்னியாகுமரி மாவட்டம்.	356
11. தந்தை பெரியார் போக்கு வரத்துக் கழகம், விழுப்புரம்.	15—1—1975	தென்னார்க்காடு மாவட்டம், செங்கற்பட்டு மாவட்டத் தின் தெற்குப் பகுதி.	496
12. திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை.	1—4—1980	தமிழகம் முழுவதும்.	543

மொத்தம்

...

8,397

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

[1984 மார்ச் 20]

3. அரசு போக்குவரத்து கழகங்களின் செயல்முறை.

3.1. திட்ட சாதனை :

3.1.1. நமது போக்குவரத்துக் கழகங்களில் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகமும், தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகமும், அகில இந்திய ரீதியில், உற்பத்தித் திறனுக்காக முதல் இரண்டு இடங்களைப் பெறியப் பெற்றிருக்கின்றன. எரிபொருள் மிச்சப் படுத்தியதற்காக இந்திய பெட்ரோலியப் பொருட்கள் மிச்சப் படுத்தும் ஆராய்ச்சி நிறுவனத்திடமிருந்து, சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஒரு பரிசைப் பெற்றிருக்கிறது. மத்திய திட்டக் கமிஷனும் தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இந்தியாவிலுள்ள சிறந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஒன்றாகும் என அறிவித்திருக்கின்றது. கடந்த 1983-ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 31-ஆம் நாளன்றுள்ளவாறு நமது பன்னிரண்டு போக்குவரத்துக் கழகங்கள், இம்மாநிலத்தில் மொத்தம் உள்ள 13,559 பேருந்துகளில், 8,442 பேருந்துகளை இயக்கின. பொதுத் துறையில் 62.26 சதவீதம் பேருந்துகள் இயக்கப்பட்டன. அவை நாள் தோறும் சுமார் 24 இலட்சம் கிலோ மீட்டரில் சுமார் 75 இலட்சம் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்கின்றன. இந்த நிதியாண்டில் (1983-84) 1984 சனவரி இறுதி வரை, மொத்தம் சுமார் 24 கோடி ரூபாய் செலவில் 782 புதிய பேருந்துகளை வழித்தடங்களில் விட்டுள்ளன. இவற்றில் 621 பேருந்துகள் பழைய பேருந்துகளுக்குப் புதிதாக விடப்பட்டுள்ளன. ஏற்கெனவே உள்ள வழித்தடப் பேருந்துகளுடன், கூடுதலாக 161 பேருந்துகள் புதிய வழித்தடங்களில் விடப்பட்டுள்ளன. சுமார் 2.6 இலட்சம் மக்கள் வாழும் 306 கிராமங்களில் இதுவரை பேருந்து வசதி இல்லாமலிருந்தது. இப்பேருந்துகள் புதிதாக மேற்படி கிராமங்களுக்கு விடப்பட்டன. கிராமப் பகுதிகளில் தொலைதூர இடங்களுக்கு 300 சிறிய பேருந்துகளையும், குறுஞ்சக்கர அடிப்பகுதி கொண்ட பேருந்துகளையும் (Short Wheel Base Buses) இக்கழகங்கள் இயக்குகின்றன. இப்புதிய வழித்தடங்களில் பேருந்துகள் விடுவதனால் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு விரயம் ஏற்பட்ட போதிலும் கிராமப்பகுதிகளில் உள்ள மக்களுக்கு சேவை செய்ய வேண்டும் என்ற பொது நோக்கத்துடன் அவை இவற்றை நடத்தி வருகின்றன. கிராம மக்கள் காய்கறி, உணவு தானியங்கள், பால் போன்ற விற்பனை செய்யத்தக்க பொருட்களை எடுத்துச் செல்ல உதவும் பொருட்டு பத்து 'அங்காடிப் பேருந்துகளை' விட்டுள்ளன.

1984 மார்ச் 20]

3.2. நிதிநிலை.

3.2.1. 1982-1983-ஆம் ஆண்டில் மூன்று போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தவிர மற்ற யாவும் ஆதாயம் ஈட்டியிருக்கின்றன. ஆனால் இந்நிதியாண்டில் (1983-84). 15—2—1983 அன்று மத்திய அரசு டீசல் விலையைக் கூட்டியதாலும், பணியாளர்களின் ஊதிய உயர்வாலும் சில போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இழப்பு ஏற்படலாம் என எதிர் பார்க்கப்படுகிறது. இச்சூழ்நிலையில் நமது போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஆரோக்கியமான நிதி நிலைமையோடு செயல்படுவதற்கும், பின்தங்கிய கிராமப்புறப் பகுதிகளில் இழப்புண்டாகும் வழித் தடங்களில் கூட பேருந்துகளைத் தொடர்ந்து இயக்குவதற்கும், பேருந்து கட்டணங்களை உயர்த்தியே தீர வேண்டும் என்ற நிலைக்கு அரசு ஆளாக்கப்பட்டு இருக்கிறது.

சென்னை மாநகர்ப் பணிகளுக்கு உலக வங்கி கடன் உதவி.

3.2.2. சென்னை பெருநகர் பேருந்துப் போக்குவரத்தினை சீரமைப்பதற்கான இரண்டாம் கட்டப் பணிக்கு கடனுதவியாக ரூபாய் 12.6 கோடியை உலக வங்கி வழங்கியுள்ளது. இத்தொகை 555 பேருந்துகள் வாங்குவதற்கும் அனைத்துச் சாதனங்களுடன் கூடிய ஒரு பணிமனையை நிறுவுவதற்கும் ஆகும். பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் 555 பேருந்துகளையும் கிடைக்கப்பெற்று சென்னை மாநகர் சாலையில் ஓட விட்டிருக்கின்றது.

போக்குவரத்துத் துறைக்கு ஆயுள் காப்பீட்டுக் கழகத்தின் கடனுதவி.

3.2.3. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிறுவனம் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு, பேருந்துகள் வாங்குவதற்காக இந்திய ஆயுள் காப்பீட்டுக் கழகத்திடமிருந்து 1981-82-ல் ரூபாய் 3.78 கோடியும், 1982-83-ல் ரூபாய் 1.79 கோடியும் கடனாக வாங்கியுள்ளது. இவ்வாண்டிலும், ஆயுள் காப்பீட்டுக் கழகம் ரூபாய் 2.40 கோடி கடனளிக்க முன் வந்துள்ளது.

[1984 மார்ச் 20]

4. பயணிகளுக்கு வசதிகள்.

4.1. கடந்த ஐந்து ஆண்டுகளில் சுமார் 1,500-க்கும் மேற்பட்ட பேருந்து நிழற்குடைகள் கட்டப்பட்டுள்ளன. சேலத்தில் அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகமும், நகராட்சியும் சேர்ந்து எல்லா வசதிகளுடன் கூடிய ஒரு நவீன பேருந்து நிலையம் கூடிய விரைவில் கட்டத் துவங்கும். ஈரோட்டில் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் ஒரு புதிய விரைவுப் பேருந்து நிலையம் கட்டுவதற்கு ஏற்பாடாகியிருக்கின்றது.

4.2. சென்னையிலிருந்து திருவனந்தபுரம். பெங்களூர், கன்னியாகுமரி ஆகிய இடங்களுக்கு சீர்வளிப் பேருந்துகள் 8 விடப்படுகின்றன. அப்பேருந்துகளில் தொலைக்காட்சி பெட்டிகளும் (Close circuit T.V.) வீடியோ கேசட் படங்களும் வைக்கப்பட்டுள்ளன. இவை தவிர, திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் 140 சொகுசு பேருந்துகளை (சீர்வளி வசதி அமைக்கப்படாதவை) விட்டுள்ளது. சென்னைக்கும் ஈரோட்டுக்கும் நடுவே தூங்கும் வசதி கொண்ட இரு சீர்வளி பேருந்துகளை ஓடவிட்டுள்ளது.

5. சமூக நல ஏற்பாடுகள்.

5.1. அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் பேருந்துகளில், புற்று நோயாளிகள் சிகிச்சை பெறுவதற்காகச் செல்லையில், அவர்கள் சலுகைக் கட்டணத்தில் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். பிற இடங்களில் அவர்கள் மருத்துவமனை பணிக்களரி, பள்ளிகள் ஆகியவற்றிற்குப் பேருந்துகளில் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். சென்னை மாநகரில், உடல் ஊனமுற்ற குழந்தைகள் தங்களது இருப்பிடத்திலிருந்து பள்ளி, மருத்துவமனை ஆகியவற்றிற்குப் பேருந்துகளில் இலவசமாகச் சென்று திரும்ப பேருந்து அனுமதிச் சீட்டுகள் அளிக்கப்படுகின்றன. பள்ளி, கல்லூரி மாணவர்கள் கழகப் பேருந்துகளில் சலுகைக் கட்டண வீதங்களில் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். நெரிசல் நேரங்களில் பள்ளி செல்லும் குழந்தைகள், பணிக்கு செல்லும் மகளிர் ஆகியோரின் தேவைகளை நிறைவு செய்யும் நோக்கத்துடன் மாநகரங்களில் “மகளிர் குழந்தைகள் மட்டும் பேருந்துகள் கணிசமான அளவிற்கு விடப்பட்டுள்ளன. கழகப் பேருந்துகளில் பத்திரிகை நிருபர்கள் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். மாண்புமிகு சட்ட மன்ற உறுப்பினர்கள் பேருந்துகளில் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளனர். தற்போது அவர்களது கணவர் மனைவிக் கும் இச்சலுகை (அவர்களிருவரும் சேர்ந்து பயணம் செய்யும்

1984 மார்ச் 20]

போது) நீடிக்கப்பட்டுள்ளது. அவர்கள் இம்மாநிலத்திற்குள்ளேயும் மாநிலத்திற்கு வெளியேயும் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் செயல்படும் நங்கும் துவசதி கொண்ட சீர்வளிப் பேருந்துகள் தவிர எந்தக் கழகப் பேருந்திலும் எங்கு வேண்டுமானாலும் எத்தனை முறை வேண்டுமானாலும் பயணம் செய்யலாம். இதற்கான தொகையில் ஒரு பங்கை திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு அரசு மானியமாக ஆண்டுதோறும் அளித்து வருகின்றது.

6. ஆற்றிய சிறப்புப் பொதுச் சேவைகள்.

6.1. தமிழ்நாட்டில் நடைபெறும் பல்வேறு திருவிழாக்கள், பண்டிகைகள் ஆகியவற்றிற்கு மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சிறப்பு ஏற்பாடுகளைச் செய்கின்றன. போக்குவரத்து நெரிசலை சுமுக நிலைமைக்கு கொண்டுவர, போதுமான எண்ணிக்கையில் தனிப் பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன. போக்குவரத்தை முறைப்படுத்த ஏற்பாடுகள் செய்யப்படுகின்றன. பயணிகளின் வசதிக்காக, தேவையான இடங்களில் பந்தல்கள் போடப்படுகின்றன. குடிநீர், கழிப்பிட வசதிகள் ஆகியவை செய்து கொடுக்கப்படுகின்றன.

6.2. பயணம் செய்யும் பொது மக்களின் வசதிக்காக பத்து நாட்களுக்கு முன்னதாகவே தங்களது இருக்கைகளுக்கு ஒதுக்கீடு செய்து கொள்ளும் வசதி உள்ளது. இத்தகைய வசதிகள், பெரிய பேருந்து நிலையங்கள் அனைத்திலும் பயண இறுதி முனைகளிலும் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தால் செய்து கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. இது தவிர, முக்கியமான இடைப்பயண நிலைகளிலும் ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகின்றன. இரயில்வேக்களில் உள்ளதைப்போல, பயண இருக்கை ஒதுக்கீட்டிற்கான படிவங்களைப் பூர்த்தி செய்து பெற்றுக்கொண்டு பயண இருக்கைகள் ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகின்றன.

6.3. சென்னை, திண்டிவனம், தஞ்சாவூர், திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, நாகர்கோவில், சேலம், கோயம்புத்தூர், கிருட்டிணகிரி வேலூர் போன்ற முக்கிய பேருந்து நிலையங்கள் அனைத்திலும் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம், கழிப்பிட வசதிகளுடன் பயணி ஓய்வு அறைகளைக் கட்டியுள்ளது. சென்னை, கோயம்புத்தூர், சேலம், திண்டிவனம், திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, ஆகிய இடங்களில் சிறுநண்டிச் சாலைகளும் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, நாகர்கோவில், கோயம்புத்தூர், சேலம், தஞ்சாவூர், சென்னை ஆகிய இடங்களில் ஓய்வறைகளும் பயண பொருள் பாதுகாப்பு அறை வசதிகளும் உள்ளன. தொகுதி தொகுதியாக வரும் பயணிகளுக்காக சென்னையில் துயிலிட வசதியுடன் கூடிய இட வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்பட்டு உள்ளன.

[1984 மார்ச் 20]

6.4. சுற்றுலாவை மேம்படுத்தும் நோக்கத்துடன், மாவட்டங்கள் அனைத்திலுமுள்ள மாவட்ட சுற்றுலா நிலையங்களில் வண்டி நிறுத்துவதற்காக வசதிகள், குடிநீர், கழிப்பிட வசதிகளுடன் ஓய்வறைகள் ஆகியவற்றுடன் மேம்பாடு செய்யும்படி மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்தும் கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளன. இவ்வசதிகள் அனைத்தையும் அக் கழகங்கள் தங்களது வாலாயமான தேவைகளை நிறைவு செய்த பின்னர், உபரி நிதி ஏதுமிருப்பின் அவற்றைக் கொண்டு படிப்படியாக நிறைவேற்றும்படி கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளன.

6.5. விபத்துக்கள், பேருந்துகள் பழுதடைதல் ஆகிய சமயங்களில் பயன்படுத்திக் கொள்ள இயலும்வகையில், விரைவுப் பேருந்துகளில் கம்பியில்லா தந்தி ஏற்பாடுகள் செய்து கொடுக்கப்பட்டுள்ளன. சென்னை மாநகரைப் போலவே மதுரை மாநகரிலும் பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழக வண்டிகளில் இத்தகைய செய்தி போக்குவரத்து வசதி செய்து கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

6.6 அந்தமான் தீவுகளில் பேருந்துப் போக்குவரத்து மேம்பாட்டிற்கான ஆலோசனைப் பணிகளை நல்குவதற்கான பொறுப்பினை (மத்திய அரசு) கேரள போக்குவரத்துக் கழகத்திடம் ஒப்படைத்துள்ளது. அந்தமான், நிக்கோபார் மத்திய நிர்வாகம், பேருந்துக் கூண்டுகள் கட்டுதல், அந்தமானில் பேருந்து நிலைய வசதிகளை ஏற்படுத்துதல், தங்களது அதிகாரிகளுக்கு பயிற்சி அளித்தல் ஆகிய பொறுப்புக்களை இக்கழகத்திற்குக் கொடுத்துள்ளது. நமது போக்குவரத்துக் கழகங்களில் கட்டப்படும் பேருந்துக் கூண்டுகள் மிகவும் நேர்த்தியாக இருப்பதால் டெல்லி, ஆந்திரம், கர்நாடகம், கேரளம் முதலிய போக்குவரத்துக் கழகங்கள், மிகுதியான அளவு பேருந்து கூண்டுகளைக் கட்ட நமது போக்குவரத்துக் கழகங்களை அணுகியிருக்கின்றன.

7. சாலை விபத்துக்களைத் தடுத்தல்.

7.1. விபத்துக்களை தவிர்ப்பதற்கும் பேருந்துகளைப் பாதுகாப்பாகவும் கவனமாகவும் இயக்குவதற்கும் மாநிலப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் பல நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டுள்ளன. கடந்த ஆண்டுகளில் ஏற்பட்ட விபத்துக்களுடன் ஒப்பிடுகையில் இந்த ஆண்டு விபத்துக்கள் கணிசமான அளவிற்குக் குறைந்துள்ளன. இலட்சம் கிலோ மீட்டருக்கு விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை கடந்த ஆண்டுகளில் 1.10 ஆக இருந்தது இந்த ஆண்டில் 0.96 ஆகக் குறைந்துள்ளது.

1984 மார்ச் 20]

7.2. பேருந்து ஓட்டுநர்கள் பேருந்துகளை மிக விரைந்து ஓட்டுவதை கண்காணிக்கவும், கட்டுப்படுத்தவும் நமது போக்குவரத்துக் கழகங்கள் டெகோகிராப் என்ற சாதனங்களையும் மின்னணுவியல் வேகத் தடை கருவிகளையும் தொடர்ந்து உபயோகித்து வருகின்றனர். அவைகளை விட திறமையான மின்னணுவியல் வேகத் தடைக் கருவியை நமது போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஒன்று சொந்தமாகத் தயாரித்து உபயோகித்து வருகிறது.

7.3. ஓட்டுநர்கள் கவனமாகவும் எச்சரிக்கையுடனும் பேருந்துகளை இயக்குவதற்குப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பாதுகாப்புப் பரிசுத் திட்டம் தொடர்ந்து செயல்பட்டு வருகிறது.

7.4. வாகனங்களை ஓட்டுகையில் தவறான வழக்கங்களை ஓட்டுநர்கள் கடைப்பிடிப்பதால் பல விபத்துக்கள் நிகழ்கின்றன. பேருந்து ஓட்டுநர்களுக்குப் பயிற்சியளிப்பதற்கென்று, முறையான பள்ளி ஏதுமில்லாததால், லாரிகள் ஓட்டப் பழகியோர் திண்மை வாய்ந்த (கனரக) வண்டி ஓட்டும் அனுபவத்தின் அடிப்படையில் பேருந்துகளை ஓட்டவும் நியமிக்கப்படுகின்றனர். அந்த லாரி ஓட்டுநர்கள், கரடு முரடானப் மாதையில் பெரிய லாரிகளை ஓட்டுகையில் ஏற்பட்ட பழக்க வழக்கம் பேருந்துகளை அவர்கள் ஓட்டு முறையிலும் கடைபிடிக்கப்படுகிறது. வண்டி ஓட்டுகையில் பழக்கங்கள் ஏதுமின்றி, முறைப்படி ஓட்டுநர்கள் பலரை உருவாக்க சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத் தலைமையின்கீழ் ஓட்டுநர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கும் திட்டமொன்று கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டத் தின்படி, தேவையான உடற்கட்டுடைய, எஸ். எஸ். எல். சி., கல்வித் தகுதி பெற்று வண்டி ஓட்டத் தெரியாத இளைஞர்கள் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு திண்மை அற்ற வண்டிகளையும், திண்மைவாய்ந்த வண்டிகளையும் ஓட்டுவதிலும், மோட்டார் எந்திரவியல், பொது மக்கள் தொடர்பு, முதலுதவி முதலியவற்றிலும் 26 வாரங்களுக்குத் தீவிர பயிற்சி அளிக்கப்படுவர். அப் பயிற்சிக்குப் பின்னர் அவர்கள் மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் நேரடியாக நியமிக்கப்படுவதற்குக் கருதிப் பார்க்கப்படுவர். போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் மற்றவர்களுக்கும் நனகு பயிற்சி பெற்ற ஓட்டுநர்களை உருவாக்கித் தரும் பொருட்டு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் ஒத்துழைப்போடு போக்குவரத்து நிறுவனம், மாநிலத்திலுள்ள மாவட்டங்கள் எல்லாவற்றிலும் பயிற்சி நிலையங்கள் தொடங்க ஏற்பாடாகியிருக்கிறது. விபத்துக்கள் நிகழாமல் தடுப்பது பற்றியும் ஓட்டுநர்களுக்குக் கல்வியூட்டுவதற்கும், பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் போக்குவரத்து தொடர்பான வகுப்புக்கள் நடத்தப்பட்டு வருகின்றன.

[1984 மார்ச் 20]

7.5. விபத்துக்களில் பலியானோருக்கு உடனடியாக ரொக்க உதவி அளிக்க, இறந்துவிட்டால், 1,000 ரூபாயும், காயமடைந்தால் கால நிலைக்கு ஏற்ப ரொக்க உதவி அளிக்கும் திட்டம் கொண்டு வரப்பட்டது. இத்திட்டத்திற்கு இடருத்வி தொடர் பான முதலமைச்சர் நிதியிலிருந்து, நிதியுதவி அளிக்கப்படுகிறது. மேலும் இத்திட்டம் மாவட்ட ஆட்சியாளர்கள் வாயிலாக போக்குவரத்து ஆணையரால் நிருவகிக்கப்படுகிறது.

8. டீசல் எண்ணெய் செலவை மிச்சப்படுத்துதல்.

பேருந்து இயக்குனரின் செலவு இனங்களில் மிகப் பெரிய தனிச் செலவு இனம் டீசல் எண்ணெய் வாங்குவதாகும். நமது போக்குவரத்து கழகங்கள் ஆண்டொன்றிற்கு சுமார் ரூபாய் 75 கோடி பெறுமான டீசல் எண்ணெயை உபயோகித்து வருகின்றன. இதில் ஒரு சிறிய அளவு சேமிப்பு கூட மிகவும் உபயோகமாக இருக்கும். இதனைக் கருத்திற் கொண்டு, நமது போக்குவரத்து கழகங்கள் டீசல் எண்ணெய் மிச்சப்படுத்தும் திட்டங்களை உருவாக்கியிருக்கின்றன. அதில் ஒன்றான டீசல் மிச்சப்படுத்தும் ஊக்கத் திட்டம் சில போக்குவரத்துக் கழகங்களில் புகுத்தப் பட்டிருக்கிறது. இத்திட்டத்தில் ஓட்டுநர்களின் ஓட்டும் விதத்தில் உள்ள முக்கிய பங்கினையும், பேருந்துகள் பராமரிப்பதில் உள்ள பட்டரை ஊழியர்களின் பங்கினையும் கருத்திற் கொண்டு, கழகத்திற்கு இத்திட்டத்தினால் மிச்சமாகும் தொகையை அவர் களோடு பங்கு கொள்ளும்படி அமைக்கப்பட்டுள்ளது. நிதியாண்டான 1983-84 மத்தியில் ஏழு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் புகுத்தப்பட்ட இந்த ஊக்கத் திட்டத்தினால் டீசல் எண்ணெய் மிச்சப்படுத்துவதில் முன்னேற்றம் காணப்பட்டுள்ளது. ஏப்ரல் 1983-ல் பேருந்துகள் ஒரு லிட்டர் டீசலுக்கு ஓடிய தூரம் 3.6 கி.மீ. ஆக இருந்தது. சனவரி 1984-ல் 4.2 கி.மீ. ஆக அதிகரித் துள்ளது. முன்னேற்றம் 16 சதவீதமாகும். ஆகவே, போக்கு வரத்துக் கழகங்களில் உபயோகிக்கப்படும் டீசல் எண்ணெயின் அளவும் 16 சதவீதம் குறைய வாய்ப்பிருக்கிறது. ஊக்க போனஸ் கொடுத்தது போக சுமார் 10 சதவீதம் டீசலுக்குண்டான செல வில் மிச்சம் ஏற்பட வாய்ப்பிருக்கிறது. அதாவது ஆண்டொன றிற்கு சுமார் ரூபாய் 7.5 கோடி மிச்சமாகலாம்.

9. தொழிலாளர் நல நடவடிக்கைகள் :

9.1. தங்கள் பணியாளர்களின் நலத்தில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தொடர்ந்து நாட்டம் செலுத்தி வருகிறது.

9.2. அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும், தற்போது செயலிலுள்ள நீண்டநாள் சம்பளச் சீரமைப்புத் திட்டம் தொடர்ந்து செயலாக்கப்பட்டு வருகிறது.

1984 மார்ச் 20]

9.3. அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் உள்ள அனைத்துப் பிரிவு பணியாளர்களையும் உள்ளிட்ட செயலாக்கத் திட்டங்கள் தொடர்ந்து நடை முறையில் உள்ளன. இத்திட்டங்களினால் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் கூடுதல் உற்பத்தித் திறனால் வருவாய் அதிகரிக்கும் பொழுது அதில் பணியாளர்களும் பங்கு பெற்று வருகின்றனர்.

9.4. ஊதிய ஒப்பந்தம் :

9.4.1. ஊதியம் குறித்து புதிய ஒப்பந்தம் ஒன்று தொழிலாளர்களுடன் செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளது. இது 1983 செப்டம்பர் முதல் நாளிலிருந்து செயலுக்கு வந்துள்ளது. முந்தைய ஒப்பந்தம் மூன்றாண்டுக் காலம் அமுலில் இருக்கும் காலம் முடிவாவதற்கு முன்பாகவே புதிய ஊதிய ஒப்பந்தத்திற்கு உடன்பாடு உண்டானது குறிப்பிடத்தக்கது. முந்தைய சம்பள விகிதங்கள், இந்த புதிய ஒப்பந்தத்திற்குப் பின்னர் உள்ள தற்போதைய சம்பள விகிதங்கள் ஆகியவற்றில் சில கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

பதவித் தரம்.	1—9—1983-க்கு முன்னர் இருந்த சம்பள விகிதம்.	1—9—1983-க்குப் பின்னர் உள்ள சம்பள விகிதம்.
(1)	(2)	(3)
கடைநிலை ஊழியர்	300—5—375	400—7½—505
நடத்துனர்	320—5—370 —10—420	420—7½—480 —10—540
ஒட்டுநர்	330—5—380 10—430	430—7½—490 —10—550
இளநிலை உதவியாளர்	380—10—530	480—10—650
பட்டறை மேற் பார்வையாளர்	740—30—890 40—1,250	840—30—990 40—1,430

ஊதியத்தில் குறைந்த அளவு உயர்வு ரூ. 75-ம் அதிக அளவு உயர்வு ரூ. 150-ம் ஆகும். எல்லா போக்குவரத்து கழகங்களுக்கும் ஆகும் மொத்தச் செலவு ஆண்டொன்றிற்கு ரூ. 10 கோடியாகும்.

[1984 மார்ச் 20]

9.5. படிகள் :

9.5.1. காலாண்டிற்கு நுகர்வோர் விலைவாசி குறியீட்டுடன் வீதத்தில் 437 புள்ளிகளுக்கு மேல் உயரும் புள்ளி ஒன்றுக்கு 1.30 ரூபாய் வீதம், தொழிற்சாலைப் பணியாளர்களுக்கு அகில இந்திய நுகர்வோர் விலைவாசிக் குறியீட்டுடன் அடிப்படையில் அகவிலைப்படி வழங்கப்படுகிறது.

9.5.2. சென்னையில் ஏனைய மாவட்டத் தலைநகர்கள், கழகத் தலைமையிடங்கள் ஆகியவற்றில் வசிக்கும் எல்லாப் பணியாளர்களுக்கும் 15 சதவீதம் என்ற வீதத்திலும் ஏனைய இடங்களில் வசிக்கும் பணியாளர்களுக்கு 12 சதவீதம் என்ற வீதத்திலும் வீட்டு வாடகைப்படி அளிக்கப்படுகிறது.

9.5.3. சென்னை நகரத்தில் வசிக்கும் பணியாளர்களுக்கு நகராட்சிப்படி 8 சதவீதம் என்று முறைப்படுத்தப்படுகிறது. மதுரை நகராட்சியுட்பட்டும், திருச்சிராப்பள்ளி, சேலம் ஆகிய நகர்களில் வசிக்கும் பணியாளர்கள் அனைவருக்கும் 5 சதவீதம் என்றும் ஏனைய இடங்களில் வசிக்கும் பிற பணியாளர்களுக்கு இதே 5 சதவீதம் என்றும் முறைப்படுத்தப்பட்டு கிராமப்படியாக அளிக்கப்படுகிறது.

9.5.4. அடிப்படைச் சம்பளம் அகவிலைப்படியில் 4 சதவீதம் என்ற வீதத்தில் உயரளவு மாதம் 40 ரூபாய் என்பதற்கு உட்பட்டு மருத்துவப்படி அளிக்கப்படுகிறது.

9.5.5. சலவைப்படி திங்கள் ஒன்றுக்கு 8 ரூபாயிலிருந்து 10 ரூபாயாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

9.5.6. மலைவாழ்விடப்படி, திங்கள் ஒன்றுக்கு ஒரு பணியாளர் ஒருவருடைய அடிப்படைச் சம்பளத்தில் 5 சதவீதம் என்ற வீதத்தில், குறைந்த அளவு 25 ரூபாய், உயரளவு 50 ரூபாய் என்பதற்கு உட்பட்டுத் திருத்தியமைக்கப்பட்டுள்ளது.

9.6. விடுப்புப் பயன்கள் :

9.6.1. எல்லாப் பணியாளர்களுக்கும், 1980-ம் ஆண்டு சனவரித் திங்கள் முதல் நாளிலிருந்து சம்பளத்துடன் கூடிய தற்செயல் விடுப்பு, ஆண்டொன்றுக்கு 10 நாட்கள் அளிக்கப்பட்டு வருகின்றன.

9.6.2. மகளிருக்கு பணிக்காலத்தில் மூன்று முறை அளிக்கப்படும் மகப்பேறு விடுப்பு 60 நாட்களிலிருந்து 90 நாட்களாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

9.6.3. ஆண்டொன்றுக்கு மருத்துவ விடுப்பு 6 நாட்களிலிருந்து 8 நாட்களாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

1984 மார்ச் 20]

9.6.4. குடும்பக்கட்டுப்பாட்டுத் திட்டத்தில் அறுவை சிகிச்சை செய்துகொள்வதற்கு ஊழியருக்கு தனித் தற்செயல் விடுப்பு அளிக்கப்பட்டு வருகிறது ஊழியரின் மனைவியோ, கணவரோ சிகிச்சை பெற்றாலும் இவ்விடுப்பு அளிக்கப்பட்டு வருகிறது.

9.7. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 25-க்கு அதிகமாகப் பேருந்து களையுடைய பணிமனைகளில் சிற்றுண்டிச் சாலைகளையும் வானொலி, தொலைக்காட்சிப் பெட்டி போன்ற பொழுது போக்கு வசதிகளுடன் கூடிய ஓய்வறைகளையும் அமைத்துள்ளன. சிற்றுண்டிச் சாலைகளில் தொழிலாளர்களுக்குச் குறைந்த விலையில் உணவு வழங்கப்படுகிறது. இரவு நேரத்தில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்களுக்கு சிற்றுண்டியும் தேநீரும் இலவசமாக வழங்கப்படுகின்றன. ஒவ்வொரு கழகமும், விடுப்புக் காலங்களிலும், விடுமுறை நாட்களிலும் தொழிலாளர்கள் தங்குவதற்காக தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட இடங்களில் விடுமுறைக் கால ஓய்வு இல்லங்கள் கட்டிக் கருதியுள்ளன. அனைத்து அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களையும் சேர்ந்த பணியாளர் தமது குடும்பத்தைச் சேர்ந்த ஐவருக்கு மேற்படாதவர்களுடன் ஆண்டிற்கொரு முறை அரசுப் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளில் மாநிலம் முழுவதிலும் இலவசமாகப் பயணம் செய்யலாம். சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் போன்ற சமூகங்களிலுள்ள பணியாளர்கள், ஆண்டொன்றுக்கு மொத்தம் 2,750 கிலோ மீட்டர் தொலைவிற்கு எத்தனை முறை வேண்டுமானாலும் பயணம் செய்யலாம். அனைத்திப் போக்குவரத்துக் கழகங்களைச் சார்ந்த தொழிலாளர்களின் 2 பிள்ளைகளுக்கு பள்ளி அல்லது கல்லூரிக்குச் சென்று வர இலவசப் பயண அனுமதிச் சீட்டுகளை வழங்கி வருகின்றன.

9.8. பணியிலிருக்கும் தொழிலாளர் ஒருவர் இறந்து விட்டால் அவருடைய ஈமக் கடன்களுக்காக ரூ. 150 உடனடியாக மானியம் அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. அவருடைய குடும்பத்திற்கு இடருதவி அளிக்கும் பொருட்டு இறந்தவருடைய ஆதரவில் இருக்கும் ஒருவருக்கு, வேலை வாய்ப்பு அலுவலகத்தைக் கேட்காமலேயே போக்குவரத்துக் கழகத்தில் அவரது தகுதியைப் பொறுத்து வேலை வாய்ப்பு அளிக்க வசதி செய்யப்பட்டுள்ளது. ஊழியர் பணி செய்த, கொண்டிருக்கும்பொழுது பிறரின் வன்முறைச் செயலால் இறந்து விட்டால் அவரது வாரிசுக்கு ரூ. 5,000 உதவித் தொகை அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. பணிக்காலத்தில் ஏலாமையுற்ற பணியாளர்கள் பொறுத்த மான வேறொரு பணியில், புதியதாக நியமனம் செய்யப்படுவது போலவே தொடர்ந்து பணிபுரிய அனுமதிக்கப்படுகிறார்கள். முச்சக்கர வண்டி வாங்குவதற்காக 50 சதவீதம் உதவித் தொகையும், 50 சதவீதம் குறைந்த வட்டிக்கு நீண்டகாலத் தவணையில் கடனும் உடல் ஊனமுற்ற பணியாளர்களுக்கு வழங்கப்படுகிறது.

[1984 மார்ச் 20]

9.9 அரசு மருத்துவமனைகளில் அரசுப் பணியாளர்களுக்கு அளிக் கப்படுவது போன்ற இலவச அக நோயாளி மருத்துவ வசதி, போக்கு வரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கும் கிடைக்க அரசு ஆணை பிறப் பித்துள்ளது. இத்திட்டம் 1978 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1-ஆம் நாள் முதல் நடைமுறைக்கு வந்தது.

9.10 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்திலும் குடும்ப நல நிதித் திட்டம், கூட்டு காப்பீட்டுத் திட்டம் செயலுக்குக் கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது. தொழிலாளர் ஒருவர் இறந்து ஒரு வாரத்திற்குள் இழப்பீட்டுத் தொகையையும், பணிக்கால பயன்களையும் வழங்கும் படி கழகங்களுக்குக் கட்டளைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டு உள்ளன. இதே போன்று பணியிலிருந்து ஓய்வு பெறுபவருக்கு வருங்கால வைப்பு நிதியில் அவருக்குள்ள தொகை, அவருக்குரிய பணிக்கொடை முதலியவை அவர் ஓய்வு பெற்ற நாளிலேயே வழங்கப்பட வேண்டு மென்று உத்திரவிடப்பட்டுள்ளது.

9.11. கழகங்கள் ‘‘தொழிலாளர் நல அறக் கட்டளைகளை’’ ஏற்படுத்தி, தங்களுடைய அதிகப்படியான வருவாயிலிருந்து கணிசமான பகுதியை அதற்கு ஒதுக்குவதற்குக் கழகங்கள் நடவடிக்கை எடுத்து வருகின்றன. இந்நிதி, தொழிலாளர்களின் குழந்தை களுக்குத் தேவையான புத்தகங்கள், குறிப்பேடுகள், எழுது பலகைகள் படிப்புநலத் தொகை முதலியன வழங்கப் பயன்படுத்தப் படுகின்றது. தொழிலாளரின் பிள்ளைகள் பள்ளி இறுதித் தேர்வில் மாவட்டத்தின் முதலாவதாகத் தேறியிருப்பார்களாயின் அவர் களுடைய உயர் கல்விக்காகும் செலவில் ஒரு பகுதியை ஏற்க வேண்டு மென்று அனைத்துக் கழகங்களுக்கும் கட்டளை இடப்பட்டிருக்கிறது.

முன்பணங்கள்

9.12. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்தும் தங்கள் பணி யாளர்களுக்கு 6 சதவீத வட்டி வீதத்தில் திருமண முன் பணம் அளிக்கின்றன. இந்த முன் பணம் எளிய தவணைகளில் வசூலிக்கப் படத்தக்கதாகும். பெண் தொழிலாளியின் திருமணத்திற்கு அல்லது தொழிலாளரின் மகள் திருமணத்திற்கு வழங்கப்படும் முன்பணம் ரூ. 1,000 விருந்து 1,500 ஆகவும் தொழிலாளரின் திருமணத்திற்கு அல்லது தொழிலாளரின் மகன் திருமணத்திற்கு வழங்கப்படும் முன்பணம் ரூ. 500 விருந்து ரூ. 1000 ஆகவும் உயர்த்தப்பட்டு உள்ளது. பண்டிகை முன்பணம் ரூ. 400-விருந்து ரூ. 500 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. கைத்தறி முன்பணத்தை வசூலிப் பதற்கான தவணைகளின் எண்ணிக்கை 6-விருந்து 8-ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

1984 மார்ச் 20]

9.13. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவை தங்கள் பணியாளர்களுக்கு இன்றியமையா பண்டங்கள் வழங்குவதற்காக பணியாளர் கூட்டுறவுப் பண்டக சாலைகளுக்கு குறைந்த வட்டி வீதத்தில் நிதிஉதவி அளித்துள்ளன. தங்கள் பணியாளர்களுக்கு இன்றியமையாப் பொருட்களை வழங்குவதற்காக கூட்டுறவுச் சங்கங்களை அமைக்கும்படி ஏனைய போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு உத்திரவிடப்பட்டுள்ளது. பல்வேறு கிளைகளில் பணிபுரியும் பணியாளர்களுக்கு உணவு தானியங்கள் மற்றும் இன்றியமையாப் பொருட்களை கூட்டுறவுப் பண்டகசாலைகள் மூலம் வழங்குவதற்காக, சேரன் மற்றும் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயல் ஊர்திகளுக்கு ஏற்பாடு செய்துள்ளன. பணியாளர்கள் நகர்ப்புற வீட்டு வசதி வளர்ச்சிக் கழகத்திடமிருந்து கடனுதவி பெற்று “சொந்த வீடு கட்டும்” திட்டத்தின்கீழ் வீடுகளைக் கட்டிக் கொள்வதற்கு சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் உதவியுள்ளது. இக்கழகம் தம் பணியாளர்களுக்கு வீடு கட்டுவதற்காக வட்டிக்கு உத்தரவாதம் அளித்து அல்லது நிலங்களை மேம்பாடு செய்து கொடுத்து கணிசமான அளவிற்கு நிதியுதவி வழங்கியுள்ளது. ஏனைய கழகங்களும் தங்கள் பணியாளர்களுக்கு வீடுகளைக் கட்டிக் கொடுக்க நடவடிக்கை எடுத்து வருகின்றன.

9.14. எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் தங்கள் தொழிலாளர்களுக்குக் காலணிகளையும், ஓட்டுநருக்குக் குறைமைக் கண்ணாடியையும் வழங்கி வருகின்றன. தைத்த சீருடைகளை தொழிலாளர்களுக்கு வழங்குவதற்குப் பதிலாக, அவர்களே கேட்டுக் கொண்டதற்கிணங்க தொழிலாளி ஒருவருக்கு ரூ. 45 என்ற வீதத்தில் தையற் கூலியுடன் துணிகளை இக் கழகங்கள் வழங்கி வருகின்றன. ஒவ்வொரு ஆண்டும் 3 பருத்தி சீருடைகளுக்குப் பதிலாக, முதல் வருடம் ஒரு டெரிகாட்டன் சீருடையும் ஒரு பருத்தி சீருடையும், இரண்டாம் ஆண்டு 2 பருத்தி சீருடைகளும் அளிக்க உத்தரவிடப்பட்டுள்ளது. ஐந்து ஆண்டுகள் பணிமுடித்த தொழிலாளர்களுக்கு மூக்குக் கண்ணாடி தேவைப்படின, அவற்றை இலவசமாக பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் வழங்கி வருகிறது. பத்தாண்டுகள் பணிமுடித்த தொழிலாளர்கள் பணியைப் பாராட்டும் வகையில் இக் கழகம் அவர்களுக்குக் கைக் கட்டிகாரங்களைப் பரிசளிக்கிறது. நீலகிரி மலைப்பகுதிகளில் பணிபுரியும் தொழிலாளர்களுக்கு கம்பளிக் குட்டையும் (Muffler) கம்பளிச் சட்டையும் ஆண்டு தோறும் வழங்கக் கருதப்பட்டுள்ளது.

9.15. பணியாளர்களின் நலனுக்காக போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அவசர மருத்துவ ஊர்திகளை (Ambulance Van) பராமரித்து வருகின்றன.

[1984 மார்ச் 20]

ஊதியக் கொடை :

9.16. பாண்டியன் சாலை போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம் அவற்றைச் சார்ந்த பொறியியல் கழகங்கள் ஆகியவற்றை சேர்ந்த அனைத்துப்பணியாளர்களுக்கும் சென்ற 1982-83-ஆம் ஆண்டிற்கான ஊதியக்கொடை 8.33 சதவிகிதமும், கருணை படியாக தலா ரூ. 375-ம் அளிக்கப்பட்டது. சோழன் சாலை போக்குவரத்துக் கழகம், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், அவற்றைச் சார்ந்த பொறியியல் கழகங்கள் தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவற்றின் பணியாளர்களுக்கு 8.33 சதவிகிதம் ஊதியக் கொடையோடு ரூ. 350-ம் வழங்கப்பட்டன. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், பொறியியல் கழகம், திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம், பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவற்றின் பணியாளர்களுக்கு 8.33 சதவிகிதம் ஊதியக் கொடையோடு தலா ரூ. 250-ம் அளிக்கப்பட்டது. அத்துடன் 1983-ஆம் ஆண்டிற்கான அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், பொறியியல் கழகங்களைச் சேர்ந்த பணியாளர் ஒவ்வொருவருக்கும் ரூ. 300 “சாதனை ஊக்கத் தொகையாக” வழங்கப்பட்டது.

10. பொது.

10.1. புதிய, நல்ல ஆதாயம் தரக்கூடிய பேருந்து வழித் தடங்களை உருவாக்குவதற்காக, ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் —

1. மாவட்ட ஆட்சியர் (தலைவர்)
2. வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி.
3. போக்குவரத்துக் கழகத்தின் நிர்வாக இயக்குனர்.
4. கோட்டப் பொறியாளர் (நெடுஞ்சாலை கிராமப்புறம் பணிகள்.)
5. மாவட்ட ஆட்சியரின் நேர்முக உதவியாளர் (ஊரக வளர்ச்சி).
6. தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் ஆகியவர்களைக் கொண்ட குழு அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

பல்லவன் போக்குவரத்து பரிந்துரை பணிக்குழு.

10.2 இந்நாள் வரை பல்லவன் போக்குவரத்து பரிந்துரை பணிக்குழு பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் ஒரு பிரிவாக ஒரு தனி நிர்வாக இயக்குனரின் கீழ் இயங்கி வந்திருக்கிறது. சென்ற நிதியறிக்கை கூட்டத்தில் அறிவித்தபடி இக்குழுவை ஒரு தனி அரசு நிறுவனமாக அமைக்க உத்தரவிடப்பட்டுள்ளது. இதற்கு அரசு மூலதனம் பங்கு ரூ. 5 இலட்சமாகும். இது தனி நிறுவனமாக பதிவு செய்யப்பட்டுள்ளது.

1984 மார்ச் 20]

11. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம்.

11.1 இக்கழகத்தின் பணிகளை விரிவுபடுத்துவதற்காக, கடல் மற்றும் உள்நாட்டு நீர்வழிப் போக்குவரத்தை கவனிப்பதற்கான நடவடிக்கைகள் இக்கழகத்திடம் ஒப்படைக்கப்பட்டு வருகிறது. முதற்கட்டமாக இக் கழகம் சிறிய துறைமுகங்களில் தூர்வாரி ஆழப்படுத்தும் வேலையை துவங்கவிருக்கிறது. இதற்கான கருவிகளை வாங்க ஆறாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் ரூ. 1 கோடி செலவு செய்ய வழி வகுக்கப் பட்டிருக்கிறது. மேலும் நரையோரக் கப்பல் போக்குவரத்தை மேம்படுத்த விரிவான ஆராய்ச்சிகளையும் இக் கழகம் நடத்தி வருகிறது.

11.2 தூர்வாரி ஆழப்படுத்தும் கருவிகள் வாங்க ரூ. 40 இலட்சம் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது.

11.3. தூத்துக்குடி மின் நிலையத்திற்கு நிலக்கரி கொண்டு செல்வதற்கு ஏற்றவாறு ஜப்பானில் உள்ள கப்பல் கட்டும் தளத்தில் ஒரு தனிச் சிறப்பான வடிவமைக்கப் பெற்ற கப்பல் ஒன்று வாங்குவதற்கு ஏற்பாடாகி இருக்கிறது.

2. மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை.

12.1 1955-ஆம் ஆண்டு வருவாய் வாரியத்தின் ஒரு பிரிவாக செயல்பட ஆரம்பித்த மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை படிப்படியாக பல கட்டங்களைத் தாண்டி 1977-ஆம் ஆண்டிலிருந்து இயக்குனரை தலைமையாகக் கொண்ட தனித் துறையாக செயல்பட்டு வருகின்றது. 1-4-1981-ல் ருந்து பணித்துறையாக இயங்கி வருகின்றது. சந்தேகக் குறைய 7,000 தமிழ்நாடு அரசுத் துறை வாகனங்களுக்கு ஏற்படும் பழுதுப் பணிகளை செப்பிட்டு பராமரிக்க பத்து அரசு தானியங்கி பணிமனைகளும், ஒரு பணி நிலையமும் இத்துறையின்கீழ் செயல்பட்டு வருகின்றது. 1983-ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்களிலிருந்து திருநெல்வேலியிலுள்ள பணி நிலையம் தானியங்கி பணிமனையாக மாற்றி அமைக்கப்பட்டுள்ளது. இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தில் அரசு தானியங்கி பணிமனை ஒன்றினை ஏற்படுத்த அரசு அங்கீகாரம் அளித்துள்ளது.

12.2 அரசு வாகனங்களுக்கு எரிபொருள் விநியோகம் செய்யும் பொருட்டு, சென்னையில் இரண்டும், தஞ்சாவூர், சேலம், மதுரை, கோயம்புத்தூர் ஆகிய இடங்களில் ஒவ்வொன்றுமாக ஆறு எரி பொருள் நிலையங்கள் உள்ளன. மேலும், கடலூர் திருச்சி, நாகர்கோவில், தர்மபுரி ஆகிய இடங்களிலுள்ள அரசு தானியங்கி பணி மனைகளில் எரி பொருள் நிலையங்கள் அமைக்க அரசு அங்கீகாரம் அளித்துள்ளது.

[1984 மார்ச் 20]

12.3. எரிபொருள் பயன்படுத்துவதில் ஏற்படும் முறைகேடுகளை கண்டுபிடிக்கவும் வாகனங்களை சீரிய முறையில் பயன்படுத்துவது, அவற்றினை நிர்வகிக்கும் முறையில் மேம்பாடு காணுதல் ஆகியவற்றினை நோக்கமாகக் கொண்டு, துறை வாகனங்களின் கணக்கு ஏடுகளையும் பதிவேடுகளையும் தணிக்கைக் குழுக்களைக் கொண்டு தணிக்கைச் செய்யும் முறை செயலாக்கப்பட்டு வருகின்றது.

12.4. 1982 ஆம் ஆண்டில் மேற்கொள்ளப்பட்ட 18,000 பழுதுப் பணிகளுக்கு மாறாக 1983 ஆம் ஆண்டில் இத்துறையின் அலகுப் பணிமனைகளால் 22,093 பழுதுப் பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டது. 1983-ஆம் ஆண்டில் 302 கழிக்கப்பட்ட வாகனங்களை ஏலம் விட்டதன் மூலம் ரூ. 35.17 இலட்சம் கிடைத்துள்ளது.

